

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

**PATENT**

**IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE**

In re application of

Takashi YAKATA et al.

Serial No.: 10/803,531

Filed: March 18, 2004



Group Art Unit:

Examiner:

For: VEHICLE BODY STRUCTURE OF PERIPHERY OF REAR SUSPENSION

Certificate of Mailing

I hereby certify that this paper is being deposited with the United States Postal Service as first class mail in an envelope addressed to: Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on:

Date: 04/08/04

By: [Signature]

Marc A. Rossi

**CLAIM FOR PRIORITY**

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing dates of the following prior foreign applications filed in the following country is hereby requested for the above-identified application and the priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

JAPAN 2003 - 078487	March 20, 2003
JAPAN 2003 - 078488	March 20, 2003
JAPAN 2003 - 303311	August 27, 2003

In support of this claim, certified copies of said original foreign applications are filed herewith. It is requested that the file of this application be marked to indicate that the requirements of 35 U.S.C. 119 have been fulfilled and that the Patent and Trademark Office kindly acknowledge receipt of these documents.

Respectfully submitted,

04/08/04  
Date

[Signature]  
Marc A. Rossi  
Registration No. 31,923

Attorney Docket: **NAGA:007**

日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日                      2 0 0 3 年    3 月 2 0 日  
Date of Application:

出 願 番 号                      特 願 2 0 0 3 - 0 7 8 4 8 7  
Application Number:

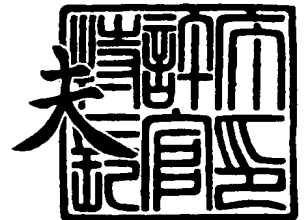
[ST. 10/C]:                      [ J P 2 0 0 3 - 0 7 8 4 8 7 ]

出      願      人                      三菱自動車エンジニアリング株式会社  
Applicant(s):                      三菱自動車工業株式会社

2 0 0 4 年    2 月    5 日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 03J0028

【提出日】 平成15年 3月20日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62D 25/08

【発明者】

    【住所又は居所】 東京都港区芝五丁目 3 3 番 8 号 三菱自動車工業株式会  
社内

    【氏名】 屋形 高志

【発明者】

    【住所又は居所】 神奈川県川崎市幸区堀川町 5 8 0 番地 1 6 三菱自動車  
エンジニアリング株式会社内

    【氏名】 本城 英喜

【特許出願人】

    【識別番号】 000176811

    【氏名又は名称】 三菱自動車エンジニアリング株式会社

【特許出願人】

    【識別番号】 000006286

    【氏名又は名称】 三菱自動車工業株式会社

【代理人】

    【識別番号】 100090022

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 長門 侃二

    【電話番号】 03-3459-7521

【選任した代理人】

    【識別番号】 100116447

    【弁理士】

    【氏名又は名称】 山中 純一

    【電話番号】 03-3459-7521

## 【手数料の表示】

【予納台帳番号】 007537

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 リヤサスペンション周りの車体構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 リヤサスペンションからの入力荷重を受けるリヤサスペンションベース部材を有したホイールハウスインナ部材とリヤクォータインナ部材とを接合してなるリヤサスペンション周りの車体構造において、

前記リヤサスペンションベース部材の上面と前記リヤクォータインナ部材とを連結して補強する連結部材を備え、

前記連結部材は、全域に亘り閉断面構造を形成してなることを特徴とするリヤサスペンション周りの車体構造。

【請求項 2】 前記連結部材は、前記ホイールハウスインナ部材に接合されて車両用シートのシートバックを支えるシートバックインナ部材を含み、該シートバックインナ部材を一部使用して閉断面構造を形成してなることを特徴とする、請求項 1 記載のリヤサスペンション周りの車体構造。

【請求項 3】 前記リヤクォータインナ部材には断面コ字状に形成されたリーンフォース部材が車体上下方向に延びて接合されており、

前記連結部材は、少なくとも車体上下方向に延びる辺が前記リーンフォース部材の断面コ字状の縁部と突き当たるように前記リヤクォータインナ部材に連結されていることを特徴とする、請求項 1 または 2 記載のリヤサスペンション周りの車体構造。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は、リヤサスペンション周りの車体構造に係り、詳しくは、リヤサスペンションを介して伝達される後輪からの入力荷重に対して十分な剛性及び強度を確保可能な車体構造に関する。

【0 0 0 2】

【関連する背景技術】

モノコック構造からなる車体では、入力荷重の大きいフロント及びリヤサスペ

ンション周りの車体剛性及び車体強度を種々の部品構成により増すようにしている（特許文献 1、2 参照）。

また、最近では、車体剛性及び車体強度をさらに向上させることを目的として、リヤサスペンションを介して伝達される後輪からの入力荷重をリヤピラー側（リヤクォータ部）で受けるようにした構造が考案されている。

#### 【0 0 0 3】

例えば、図 5 を参照すると、リヤサスペンションがリヤストラットからなる車両において、後輪からの入力荷重をリヤピラー側で受けるようにした車体構造の一例が示されている。なお、ここでは車両の左側部分のみ示すが、右側部分についても同様の構造を有している。

当該リヤサスペンション周りの車体構造では、図 6 に構成部品を示すように、車体は、リヤピラーインナ 1 0 0、ホイールハウスインナ 1 0 2、ストラットベース 1 0 4、リヤピラーリーンフォース 1 0 6、リヤデッキメンバエクステンションアッパ 1 0 8、ブレース 1 1 0、リヤデッキメンバエクステンションロワ 1 1 2、シートバックインナ 1 1 4、シートバックインナエクステンション 1 1 6、リヤデッキメンバ 1 1 8、リヤシェルフエクステンション 1 2 0 の各鋼板部材から構成されている。そして、これらの部品は図中に矢印で示すように組み合わせられ、スポット溶接により接合されている（図 5 中に \* 印で示す）。

#### 【0 0 0 4】

詳しくは、図 5 に示すように、ストラットベース 1 0 4 がホイールハウスインナ 1 0 2 の上部に溶接されており、当該ストラットベース 1 0 4 には隙間を埋めるべくブレース 1 1 0 の溶接されたリヤデッキメンバエクステンションアッパ 1 0 8 が溶接されている。ホイールハウスインナ 1 0 2 には、車両前側に位置してシートバックインナ 1 1 4 が溶接され、シートバックインナ 1 1 4 の背部にはリヤデッキメンバエクステンションロワ 1 1 2 が設けられており、当該リヤデッキメンバエクステンションロワ 1 1 2 の側端部はそれぞれシートバックインナ 1 1 4 とホイールハウスインナ 1 0 2 とに溶接されている。一方、リヤピラーインナ 1 0 0 にはリヤピラーリーンフォース 1 0 6 が溶接されている。

#### 【0 0 0 5】

リヤピラーインナ 1 0 0 とホイールハウスインナ 1 0 2 とはホイールハウスインナ 1 0 2 の周縁に形成された溶接フランジにおいて溶接されており、ホイールハウスインナ 1 0 2 の下端部はフロアパネル 1 2 2 に溶接されている。そして、同図に示すように、リヤデッキメンバエクステンションアッパ 1 0 8 及びブレース 1 1 0 についても端部がリヤピラーインナ 1 0 0 に溶接されている。

#### 【0 0 0 6】

また、リヤデッキメンバエクステンションロウ 1 1 2 の上端部はリヤデッキメンバ 1 1 8 の端部に溶接されており、リヤデッキメンバエクステンションアッパ 1 0 8 はリヤシェルフエクステンション 1 2 0 に溶接されている。そして、これらリヤデッキメンバ 1 1 8 とリヤシェルフエクステンション 1 2 0 も互いに溶接されており、これらリヤデッキメンバ 1 1 8 とリヤシェルフエクステンション 1 2 0 とから閉断面構造が形成されている。

#### 【0 0 0 7】

また、シートバックインナエクステンション 1 1 6 の上端部はシートバックインナ 1 1 4 の下端に溶接されており、一方当該シートバックインナエクステンション 1 1 6 の下端部はフロアパネル 1 2 2 に溶接されている。

これにより、後輪からリヤストラットを介して車体に入力荷重があっても、当該入力荷重は、ホイールハウスインナ 1 0 2 によって受け止められるとともに、その一部がストラットベース 1 0 4 からリヤデッキメンバエクステンションアッパ 1 0 8 及びブレース 1 1 2 を介してリヤピラーインナ 1 0 0 に伝達され、リヤピラーインナ 1 0 0 によっても良好に受け止められる。この例の場合、リヤピラーインナ 1 0 0 にはリヤピラーリーンフォース 1 0 6 が溶接されて閉断面構造が形成されているので、リヤピラーインナ 1 0 0 においては比較的高い剛性及び強度が確保されている。

#### 【0 0 0 8】

##### 【特許文献 1】

特開平 6-2 1 9 3 2 9 号公報

##### 【特許文献 2】

特開平 1 1-3 4 8 8 2 6 号公報



**【0009】****【発明が解決しようとする課題】**

しかしながら、上記従来のリヤサスペンション周りの車体構造では、リヤデッキメンバエクステンションアッパ108とブレース112とがL字状にリヤピラーインナ100に溶接されているために変形し易く、リヤストラット（リヤサスペンション）からの入力荷重に対し十分な剛性と強度を確保できないという問題がある。

**【0010】**

また、リヤピラーインナ100にはリヤピラーリーンフォース106が溶接されているものの、リヤデッキメンバエクステンションアッパ108とブレース112の溶接位置は部品レイアウト等との関係から当該リヤピラーリーンフォース106の溶接フランジ位置とは必ずしも一致しておらず、リヤピラーインナ100側においても、やはりリヤストラット（リヤサスペンション）からの入力荷重に対し十分な剛性と強度を確保できないという問題がある。

**【0011】**

本発明はこのような問題点を解決するためになされたもので、その目的とするところは、リヤサスペンションからの入力荷重に対し十分な剛性と強度を確保可能なリヤサスペンション周りの車体構造を提供することにある。

**【0012】****【課題を解決するための手段】**

上記した目的を達成するために、請求項1のリヤサスペンション周りの車体構造では、リヤサスペンションからの入力荷重を受けるリヤサスペンションベース部材を有したホイールハウスインナ部材とリヤクォータインナ部材とを接合してなるリヤサスペンション周りの車体構造において、前記リヤサスペンションベース部材の上面と前記リヤクォータインナ部材とを連結して補強する連結部材を備え、前記連結部材は、全域に亘り閉断面構造を形成してなることを特徴としている。

**【0013】**

従って、リヤサスペンションから入力荷重があると、当該入力荷重はリヤサス

ペンションベース部材を介してリヤクォータインナ部材に伝達されるが、連結部材は全域に亘り閉断面構造を形成してなるので、リヤサスペンションからの入力荷重に対し、連結部材が変形したり破損したりすることもなく、リヤサスペンション周りにおいて十分な車体剛性と車体強度が確保され、車体の信頼性が向上する。

#### 【0 0 1 4】

また、請求項 2 のリヤサスペンション周りの車体構造では、前記連結部材は、前記ホイールハウスイナ部材に接合されて車両用シートのシートバックを支えるシートバックインナ部材を含み、該シートバックインナ部材を一部使用して閉断面構造を形成してなることを特徴としている。

従って、シートバックインナ部材を含んで連結部材を閉断面構造に形成することにより、車体部品を部品点数の増加なく効率よく利用しながらリヤサスペンション周りの車体剛性と車体強度を向上可能である。

#### 【0 0 1 5】

また、請求項 3 のリヤサスペンション周りの車体構造では、前記リヤクォータインナ部材には断面コ字状に形成されたリーンフォース部材が車体上下方向に延びて接合されており、前記連結部材は、少なくとも車体上下方向に延びる辺が前記リーンフォース部材の断面コ字状の縁部と突き当たるように前記リヤクォータインナ部材に連結されていることを特徴としている。

#### 【0 0 1 6】

従って、連結部材とリヤクォータインナ部材との接合部の剛性及び強度が高くなり、連結部材を介して伝達されるリヤサスペンションからの入力荷重がリヤクォータインナ部材を変形させることなくリーンフォース部材によって良好に受け止められることになり、リヤサスペンション周りにおいて高い車体剛性と車体強度が確保され、車体の信頼性がさらに向上する。

#### 【0 0 1 7】

#### 【発明の実施の形態】

以下、本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造の実施形態を添付図面に基づき説明する。

図1には、モノコック構造からなる車体における本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造が車室内から見た斜視図で示されており、図2には本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品が示されている。なお、ここでは車両の左側部分のみ示して説明するが、右側部分についても同様の構造を有している。また、ここではリヤフェンダ等の外板部材については省略して説明する。

#### 【0018】

図2に示すように、リヤサスペンション周りでは、車体は、リヤピラーインナ（リヤクォータインナ部材）1、ホイールハウスインナ（ホイールハウスインナ部材）2、リヤピラーリーنفォース（リーنفォース部材）6、リヤデッキメンバエクステンション8、シートバックインナ（シートバックインナ部材）10、ストラットサポートブラケット12、リヤデッキメンバ14、リヤシェルフエクステンション16の各鋼板部材から構成されている。そして、これらの部品は図中に矢印で示すように組み合わせられ、スポット溶接により接合されている（図1中に\*印で示す）。なお、ここではリヤサスペンションとしてリヤストラットが採用されており、同図に示すように、ホイールハウスインナ2には、厚板鋼板からなるストラットベース（リヤサスペンションベース部材）4が溶接されている。また、シートバックインナ10は一体にしてリヤシェルフサイド11を備えている。

#### 【0019】

詳しくは、図1に示すように、ストラットベース4の上部には断面コ字形状のストラットサポートブラケット12がホイールハウスインナ2側に開口して溶接されており、当該ストラットサポートブラケット12の一对の縁部の溶接フランジ12a、12aはホイールハウスインナ2に溶接されている。これにより、ストラットベース4上にはストラットサポートブラケット12とホイールハウスインナ2とからなる閉断面構造が形成されている。

#### 【0020】

ホイールハウスインナ2には、さらに、車両後側に位置してリヤデッキメンバエクステンション8が溶接フランジ8aにおいて溶接されて車幅方向に延設され

るとともに当該リヤデッキメンバエクステンション 8 と平行になるよう車両前側に位置してシートバックインナ 1 0 が溶接フランジ 1 0 a において溶接されて車幅方向に延設されている。

#### 【0 0 2 1】

また、リヤデッキメンバエクステンション 8 の車両中央寄りの部分は車両前方に折れ曲がって先端部がシートバックインナ 1 0 の端部に溶接されており、シートバックインナ 1 0 の上部は車両後方に折れ曲がって先端部がリヤデッキメンバエクステンション 8 の溶接フランジ 8 c に溶接されている。

即ち、図 3 を参照すると図 1 の A-A 線に沿う断面図が示されているが、ホイールハウスインナ 2 とリヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 とから閉断面構造が形成されている。

#### 【0 0 2 2】

そして、リヤデッキメンバエクステンション 8 の下端部とシートバックインナ 1 0 の下端部は、共にストラットサポートブラケット 1 2 の上端部に溶接されている。つまり、ストラットサポートブラケット 1 2 から連なるようにして、ホイールハウスインナ 2 とリヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 とから閉断面構造が形成されている。

#### 【0 0 2 3】

一方、リヤピラーインナ 1 には車幅方向外側から宛われて断面コ字状のリヤピラーリーنفォース 6 が縁部の溶接フランジ 6 a、6 b において溶接されている。これによりリヤピラーリーنفォース 6 とリヤピラーインナ 1 とから閉断面構造が形成され、リヤピラーインナ 1 の剛性と強度が向上している。

リヤピラーインナ 1 とホイールハウスインナ 2 とはホイールハウスインナ 2 の溶接フランジ 2 a において溶接されており、ホイールハウスインナ 2 は下端部がフロアパネル 1 8 の溶接フランジ 1 8 a に溶接されている。

#### 【0 0 2 4】

また、リヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 についても溶接フランジ 8 b と溶接フランジ 1 0 b においてリヤピラーインナ 1 に溶接されている。図 4 を参照すると図 1 の B-B 線に沿う断面図が示されているが、

詳しくは、リヤピラーリーنفォース 6 の中央部には凹部 6 c が形成されてリヤピラーインナ 1 と当接し、断面コ字状の部分が 2 つ形成されており、リヤデッキメンバエクステンション 8 については溶接フランジ 8 b がリヤピラーインナ 1 を挟んで断面コ字状の一方の縁部である溶接フランジ 6 a と突き合わされて溶接され、シートバックインナ 1 0 については溶接フランジ 1 0 b がリヤピラーインナ 1 を挟んで他方の縁部である凹部 6 c と突き合わされて溶接されている。

#### 【0 0 2 5】

即ち、ストラットベース 4 の上部とリヤピラーインナ 1 とは、ホイールハウスインナ 2、リヤデッキメンバエクステンション 8、シートバックインナ 1 0 及びストラットサポートブラケット 1 2 から全域に亘り閉断面構造を形成してなる連結部材によって十分な剛性と強度を有して連結されており、さらに、リヤデッキメンバエクステンション 8 がリヤピラーインナ 1 を挟んで溶接フランジ（断面コ字状の縁部） 6 a と溶接され、シートバックインナ 1 0 がリヤピラーインナ 1 を挟んで凹部（断面コ字状の縁部） 6 c と溶接されていることで、連結部材とリヤピラーインナ 1 との接合部の剛性及び強度が高くなっている。

#### 【0 0 2 6】

また、リヤデッキメンバエクステンション 8 は、車幅方向左右に渡され、断面 L 字状にして下部が車両前方に延びるリヤデッキメンバ 1 4 の端部に溶接されており、またシートバックインナ 1 0 は、やはり、車幅方向左右に渡され、断面 L 字状にして上部が車両後方に延びるリヤシェルフエクステンション 1 6 の端部に溶接されている。そして、リヤデッキメンバ 1 4 とリヤシェルフエクステンション 1 6 は重ね合わされて溶接フランジ 1 4 a、溶接フランジ 1 6 a において互いに溶接されており、これらリヤデッキメンバ 1 4 とリヤシェルフエクステンション 1 6 とから閉断面構造が形成されている。

#### 【0 0 2 7】

即ち、ホイールハウスインナ 2、リヤデッキメンバエクステンション 8、シートバックインナ 1 0 及びストラットサポートブラケット 1 2 からなる上記連結部材とリヤピラーインナ 1、リヤデッキメンバ 1 4 及びリヤシェルフエクステンション 1 6 とによって完全なる閉断面構造（ボックス構造）が形成されており、リ

ヤサスペンション周りにおいて高い剛性と強度を有した車体構造が実現されている。

#### 【0 0 2 8】

これにより、後輪からリヤストラットを介して車体に入力荷重があると、当該入力荷重は、ストラットサポートブラケット 1 2 やリヤデッキメンバエクステンション 8、シートバックインナ 1 0 からなる連結部材を介してリヤピラーインナ 1 に伝達されることになるが、連結部材が閉断面構造を有していることから、当該入力荷重は、リヤデッキメンバエクステンション 8 やシートバックインナ 1 0 が変形したり破損したりすることなく良好にリヤピラーインナ 1 に伝達される。

#### 【0 0 2 9】

また、リヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 とは、リヤピラーインナ 1 を挟んで直接リヤピラーリーンフォース 6 に溶接されて接合部の剛性及び強度が高くなっているため、リヤストラットからリヤデッキメンバエクステンション 8 とシートバックインナ 1 0 を介してリヤピラーインナ 1 に伝達される入力荷重は、リヤピラーインナ 1 を変形させることなくリヤピラーリーンフォース 6 によって良好に受け止められる。つまり、リヤピラーインナ 1 に伝達されるリヤストラットからの入力荷重は、リヤピラーリーンフォース 6 とリヤピラーインナ 1 からなる閉断面構造によって効果的に且つ確実に受け止められる。

#### 【0 0 3 0】

このように、本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造を適用することにより、後輪からリヤストラットを介して車体に入力荷重があっても、車体部品が変形したり破損したりすることなく、リヤサスペンション周りにおいて高い剛性と強度が確保され、モノコック構造からなる車体であっても車体の信頼性が向上する。

#### 【0 0 3 1】

また、上記の如く車両用シートのシートバックを支持するシートバックインナ 1 0 を含んで連結部材を閉断面構造に形成することにより、車体部品を部品点数

の増加なく効率よく利用しながらリヤサスペンション周りの車体剛性と車体強度を向上させることができる。

また、シートバックインナ 1 0 にリヤシェルフサイド 1 1 を一体に備えることが可能な構造となるので、これによっても部品点数の増加なく効率よくリヤサスペンション周りの車体剛性と車体強度を向上させることができる。

#### 【 0 0 3 2 】

また、連結部材を閉断面構造とすることで、構造が比較的簡単になり、溶接作業が容易になるという利点もある。

#### 【 0 0 3 3 】

##### 【発明の効果】

以上詳細に説明したように、本発明の請求項 1 のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、リヤサスペンションベース部材の上面とリヤクォータインナ部材とを連結して補強する連結部材は全域に亘り閉断面構造を形成してなるので、リヤサスペンションからの入力荷重を連結部材が変形したり破損したりすることもなくリヤクォータインナ部材側に良好に伝達するようにでき、リヤサスペンション周りにおいて十分な車体剛性と車体強度を確保し、車体の信頼性を向上させることができる。

#### 【 0 0 3 4 】

また、請求項 2 のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、シートバックインナ部材を含んで連結部材を閉断面構造に形成するので、車体部品を部品点数の増加なく効率よく利用しながらリヤサスペンション周りの車体剛性と車体強度を向上させることができる。

また、請求項 3 のリヤサスペンション周りの車体構造によれば、連結部材は、少なくとも車体上下方向に延びる辺がリーンフォース部材の断面コ字状の縁部と突き当たるようにリヤクォータインナ部材に連結されているので、連結部材とリヤクォータインナ部材との接合部の剛性及び強度が高くなり、連結部材を介して伝達されるリヤサスペンションからの入力荷重をリヤクォータインナ部材を変形させることなくリーンフォース部材によって良好に受け止めるようにでき、リヤサスペンション周りにおいて高い車体剛性と車体強度を確保し、車体の信頼性を

さらに向上させることができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造を示す斜視図である。

【図 2】

本発明に係るリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品を示す図である。

【図 3】

図 1 の A-A 線に沿う断面図である。

【図 4】

図 1 の B-B 線に沿う断面図である。

【図 5】

従来のリヤサスペンション周りの車体構造の一例を示す斜視図である。

【図 6】

従来のリヤサスペンション周りの車体構造の構成部品を示す図である。

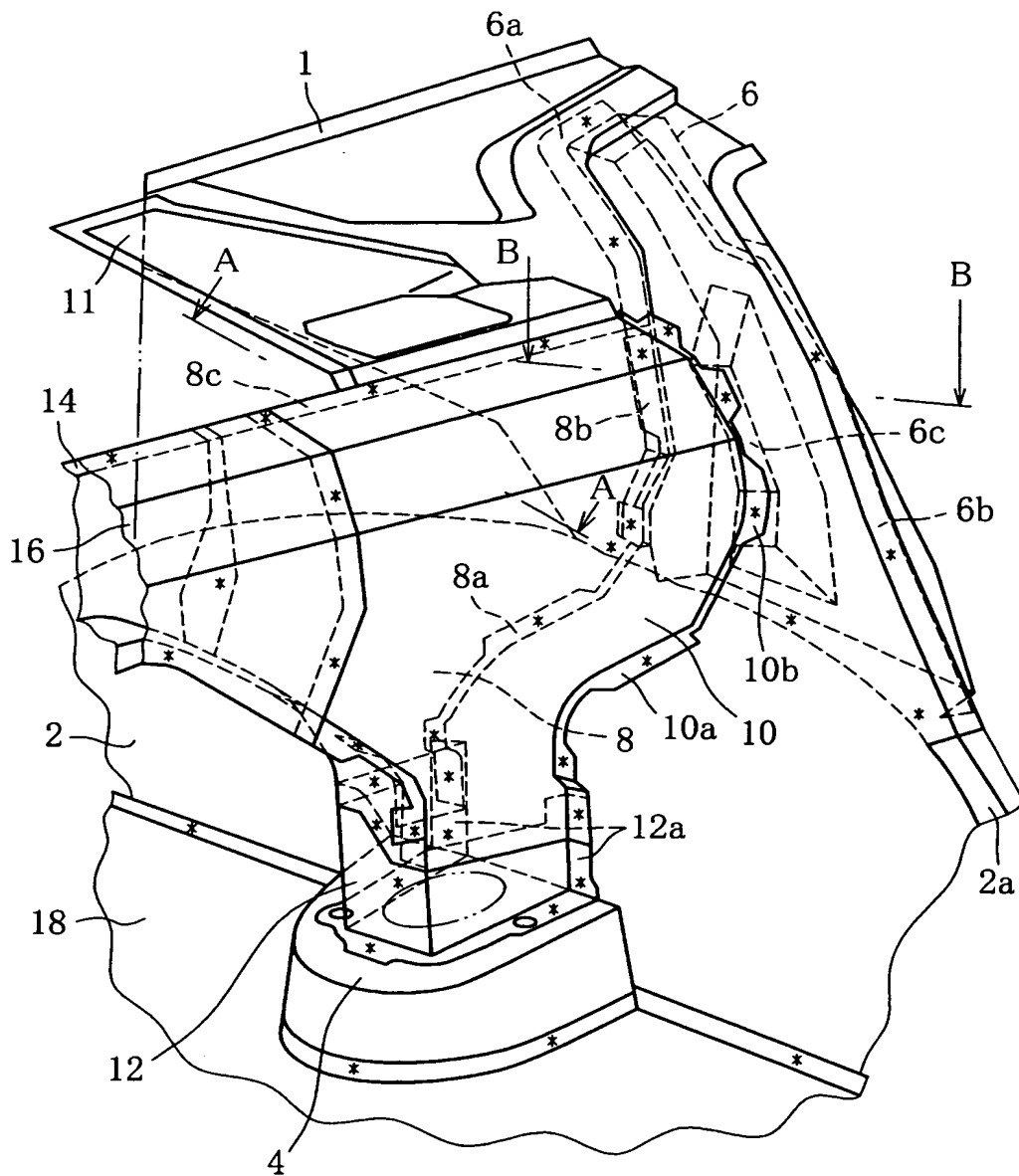
【符号の説明】

- 1 リヤピラーインナ（リヤクォータインナ部材）
- 2 ホイールハウスインナ（ホイールハウスインナ部材）
- 4 ストラットベース（リヤサスペンションベース部材）
- 6 リヤピラーリーنفォース（リーنفォース部材）
- 6 c 凹部
- 8 リヤデッキメンバエクステンション
- 10 シートバックインナ（シートバックインナ部材）
- 12 ストラットサポートブラケット
- 14 リヤデッキメンバ
- 16 リヤシェルフエクステンション

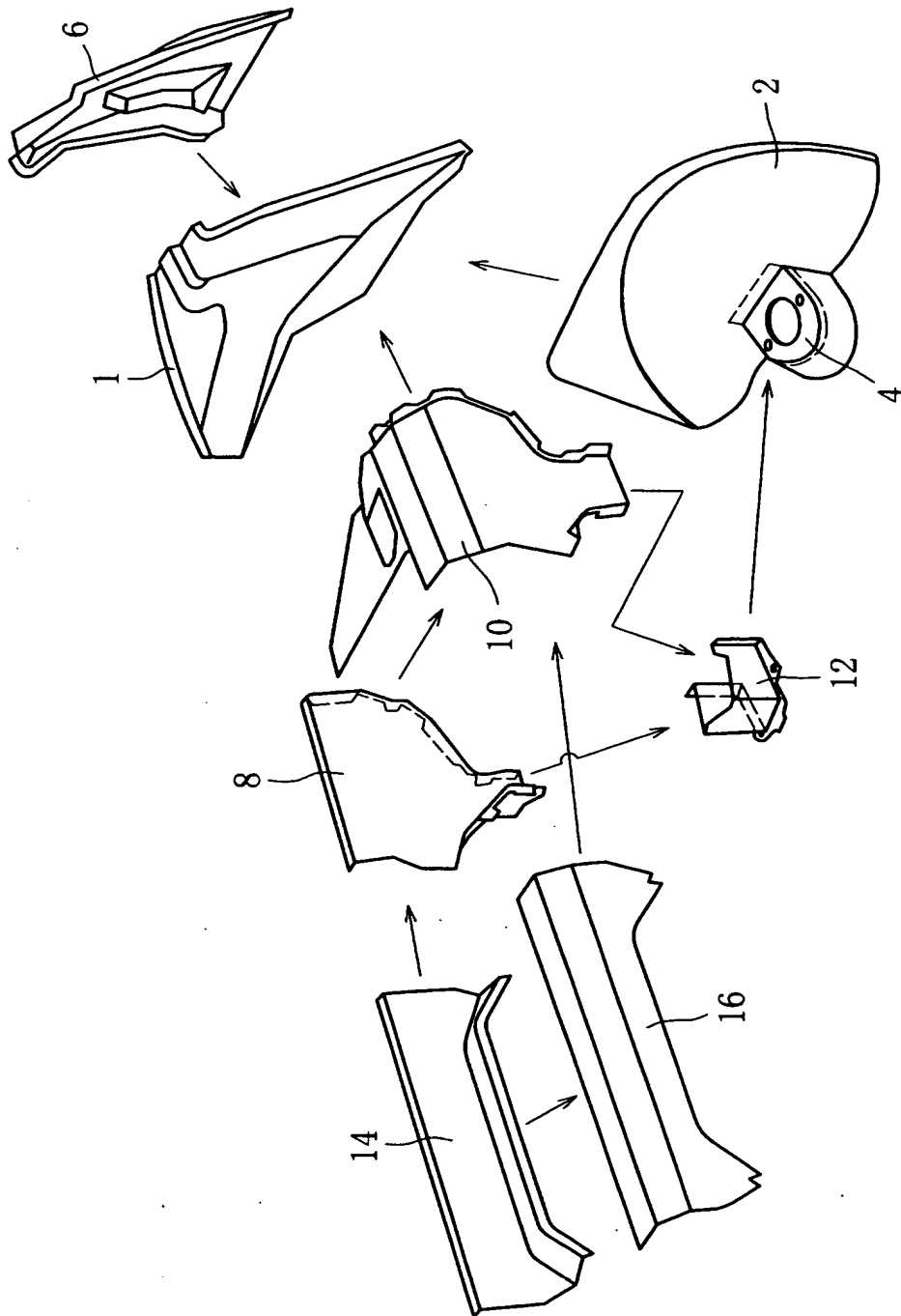


【書類名】 図面

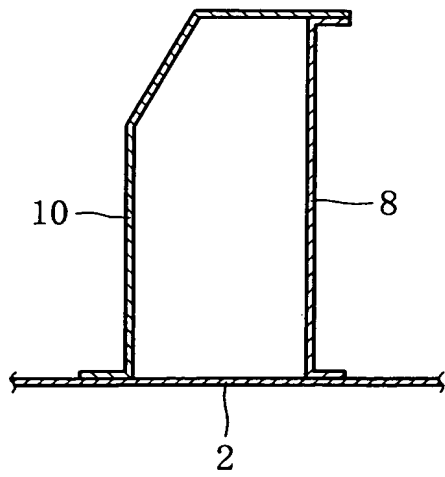
【図 1】



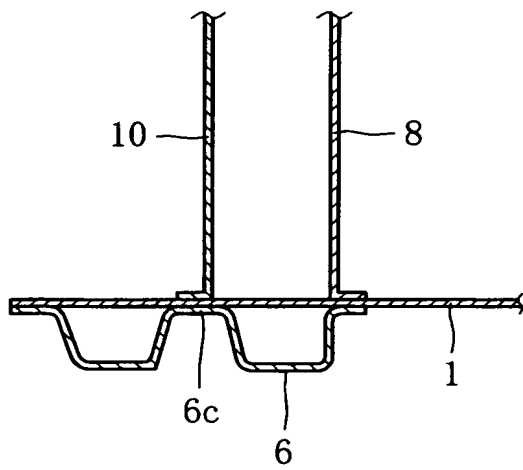
【図 2】



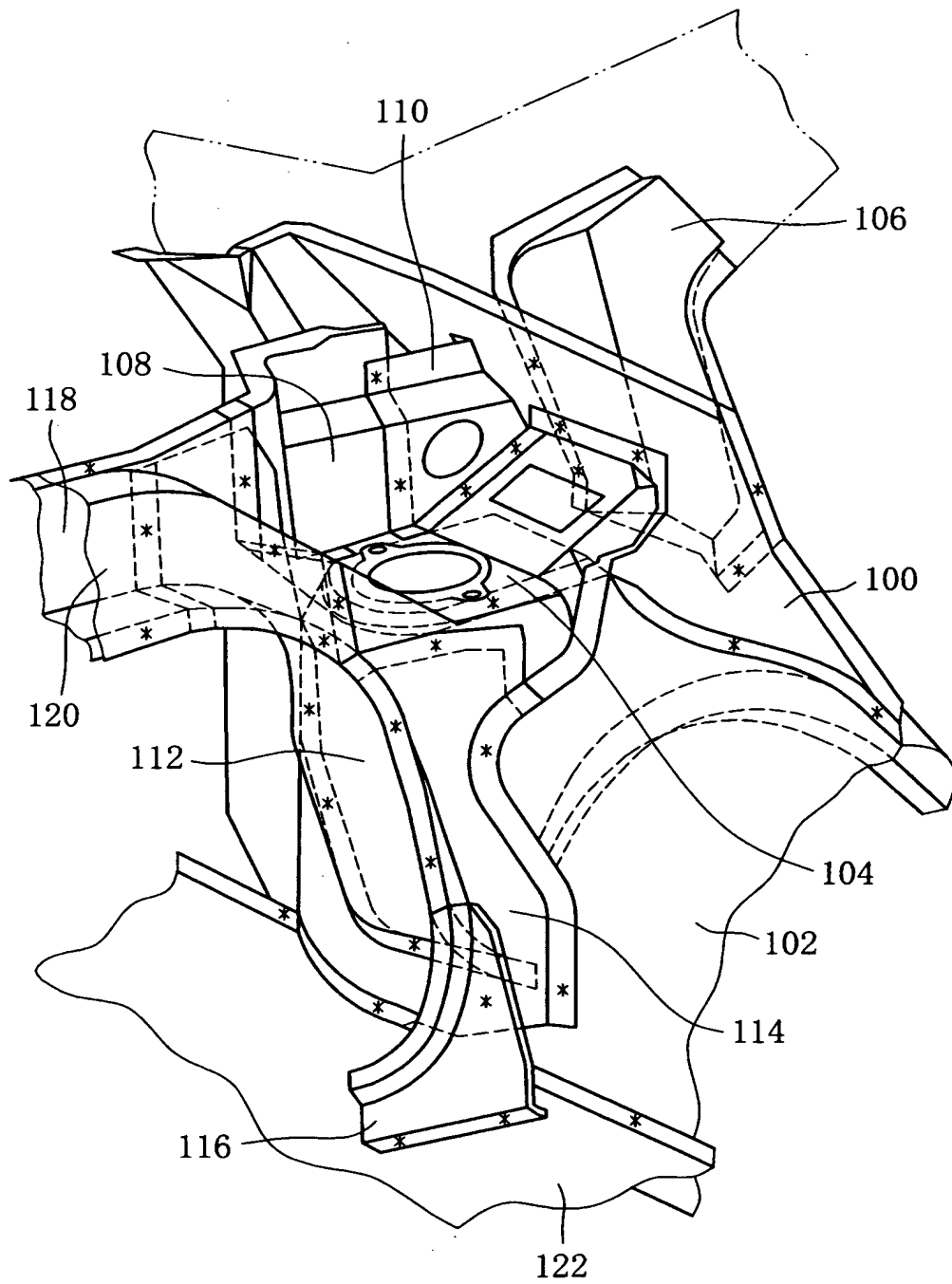
【図 3】



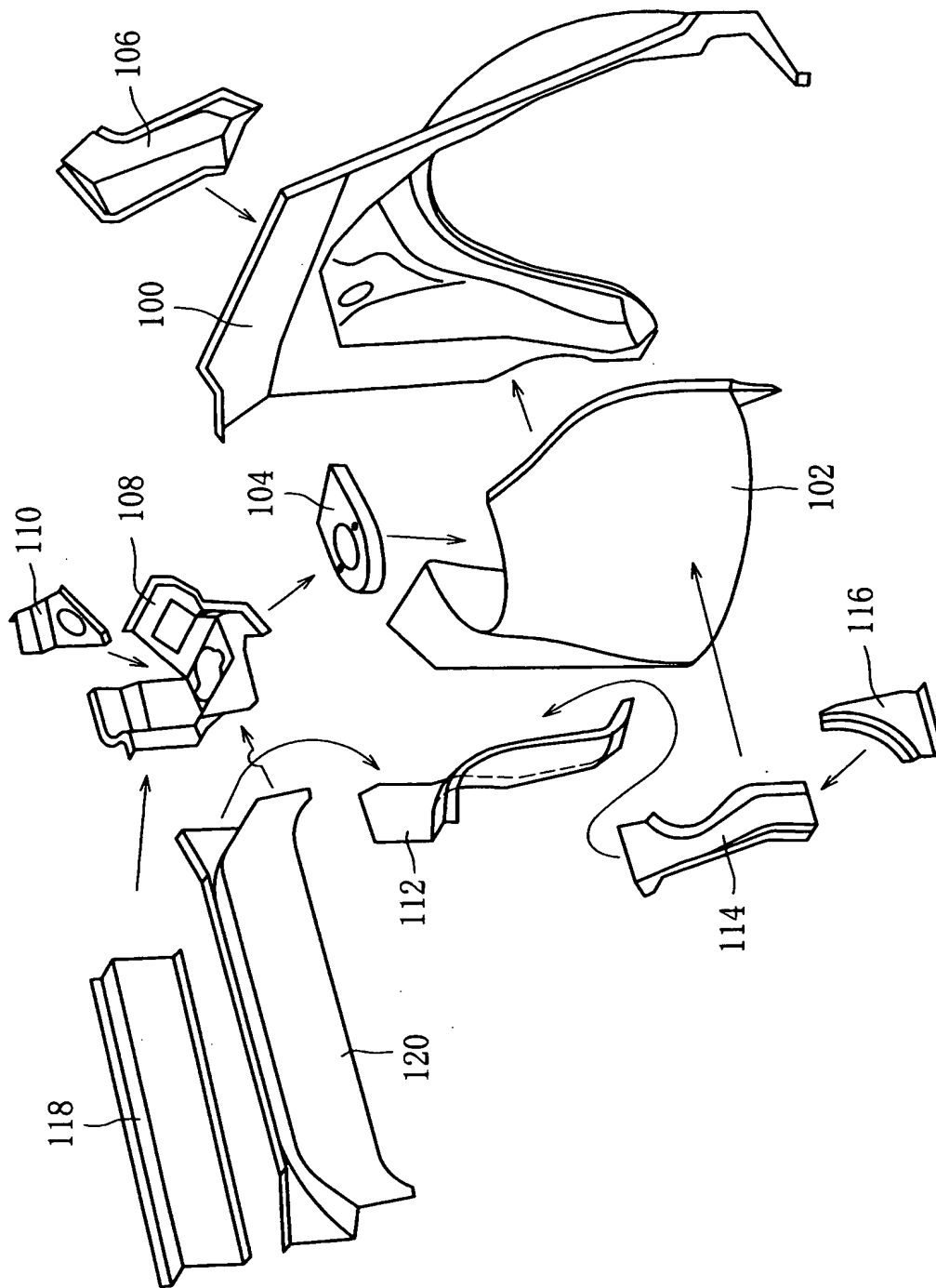
【図 4】



【図 5】



【図 6】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 リヤサスペンションからの入力荷重に対し十分な剛性と強度を確保可能なリヤサスペンション周りの車体構造を提供する。

【解決手段】 リヤサスペンションからの入力荷重を受けるリヤサスペンションベース部材(4)を有したホイールハウスインナ部材(2)とリヤクォータインナ部材(1)とを接合してなるリヤサスペンション周りの車体構造において、リヤサスペンションベース部材(4)の上面とリヤクォータインナ部材(1)とを連結して補強する連結部材(2, 8, 10, 12)は、全域に亘り閉断面構造を形成してなる。

【選択図】 図 1

特願 2 0 0 3 - 0 7 8 4 8 7

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [ 0 0 0 1 7 6 8 1 1 ]

1. 変更年月日	2 0 0 0 年 9 月 2 9 日
[変更理由]	住所変更
住 所	神奈川県川崎市幸区堀川町 5 8 0 番 1 6
氏 名	三菱自動車エンジニアリング株式会社

特願 2 0 0 3 - 0 7 8 4 8 7

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [ 0 0 0 0 0 6 2 8 6 ]

1. 変更年月日 1 9 9 0 年 8 月 2 7 日  
[変更理由] 新規登録  
住 所 東京都港区芝五丁目 3 3 番 8 号  
氏 名 三菱自動車工業株式会社
2. 変更年月日 2 0 0 3 年 4 月 1 1 日  
[変更理由] 住所変更  
住 所 東京都港区港南二丁目 1 6 番 4 号  
氏 名 三菱自動車工業株式会社